



①9 BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 101 43 326 A 1**

⑤① Int. Cl.⁷:
G 01 G 19/44
G 01 G 19/08
B 60 P 5/00

②① Aktenzeichen: 101 43 326.3
②② Anmeldetag: 5. 9. 2001
④③ Offenlegungstag: 27. 3. 2003

DE 101 43 326 A 1

⑦① Anmelder:
Robert Bosch GmbH, 70469 Stuttgart, DE

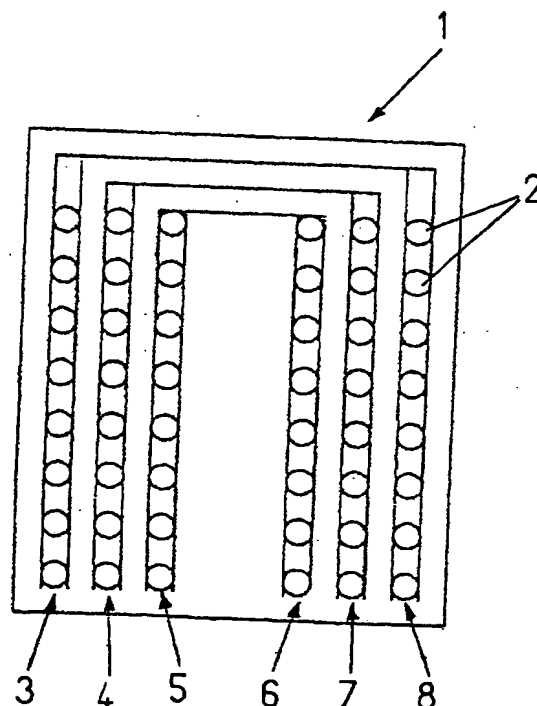
⑦② Erfinder:
Nitschke, Werner, 71254 Ditzingen, DE; Drobny,
Wolfgang, 74072 Heilbronn, DE; Giesel, Ruediger,
70376 Stuttgart, DE; Truckenbrodt, Sven, 70374
Stuttgart, DE; Wolf, Rene, 71701 Schwieberdingen,
DE; Maier, Hermann, 71706 Markgröningen, DE;
Marchthaler, Reiner, 73333 Gingen, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤④ Vorrichtung zur Gewichtsklassifizierung von Personen

⑤⑦ Es wird vorgeschlagen, eine Vorrichtung zur Gewichtsklassifizierung von Personen, insbesondere zur Insassenklassifizierung in einem Kraftfahrzeug, die eine Sensoranordnung (1) mit druckempfindlichen Sensoren (2) und eine Auswerteeinheit umfasst, so auszugestalten und weiterzubilden, dass die von der Sensoranordnung erfasste Druckverteilung zuverlässig aber mit relativ geringem Aufwand ausgewertet werden kann. Dazu werden die Sensoren (2) erfindungsgemäß in Sensorgruppen zusammengefasst, so dass die Auswerteeinheit lediglich einen Messwert pro Sensorgruppe auswertet.



DE 101 43 326 A 1

[0001] Die Erfindung betrifft eine Vorrichtung zur Gewichtsklassifizierung von Personen, insbesondere zur Insassenklassifizierung in einem Kraftfahrzeug. Die Vorrichtung umfasst eine Sensoranordnung, die in einem Sitz für die zu klassifizierende Person verbaut ist, und eine Auswerteeinheit. Die Sensoren der Sensoranordnung sind druckempfindlich.

[0002] Derartige Vorrichtungen zur Gewichtsklassifizierung von Personen werden in der Praxis beispielsweise in Kraftfahrzeugen eingesetzt, um die individuelle Sitzbelegung beim Auslösen von Rückhaltemitteln, wie mehrstufigen Airbags und Gurtstraffern, zu berücksichtigen. Dazu werden charakteristische Daten für die einzelnen Insassen erfasst, die Rückschlüsse auf das jeweilige Gewicht zulassen. Jedem Insassen wird dann eine Gewichtsklasse zugeordnet und dem Airbagsteuergerät übermittelt.

[0003] Bei einem bekannten Insassenklassifizierungssystem werden als charakteristische Daten Druckwerte erfasst, die die Druckverteilung im Sitz wiedergeben. Diese Systeme haben sich in der Praxis bewährt, da auf der Basis der Druckverteilung im Sitz eine zuverlässige Gewichtsklassifizierung vorgenommen werden kann, die weitgehend unabhängig von äußeren Bedingungen, wie Kälte oder Verschleiß ist. Die Datenerfassung erfolgt hier mit Hilfe einer im Sitz verbauten Sensormatte mit druckempfindlichen Sensorelementen, die in einer Matrix angeordnet sind.

[0004] Die Druckverteilung im Sitz lässt in mehrerer Hinsicht Rückschlüsse auf das Gewicht des Sitzenden zu. Zunächst sind die von den einzelnen Sensorelementen erfassten Druckwerte per se natürlich abhängig von der jeweiligen Druckbeaufschlagung und damit vom Gewicht des Sitzenden. Auch die Anzahl der aktivierten Sensorelementen hängt in der Regel vom Gewicht der jeweiligen Person ab, da das Gewicht gewöhnlich mit der Ausdehnung der Person korreliert ist. Außerdem ist der Abstand der Hüftknochen bei schweren Personen im Durchschnitt größer als bei leichteren Personen. Dadurch liegen die Profilschwerpunkte bei schweren Personen weiter auseinander als bei leichteren Personen, was sich ebenfalls in der Druckverteilung widerspiegelt.

[0005] Bei dem bekannten Insassenklassifizierungssystem wird die Druckverteilung im Sitz in Form einer Wertematrix erfasst, wobei jeder Wert der Wertematrix dem Messwert einer Sensorelemente der Sensormatte entspricht. Zur Ermittlung einer Gewichtsklasse werden alle Werte der Wertematrix mit Hilfe einer Auswerteeinheit ausgewertet. Die Auswertung umfasst auch eine Kindersitzerkennung; außerdem liefert die Auswertung Informationen über die Sitzposition und insbesondere einen etwaigen Fehlgebrauch des Sitzes, wie z. B. Knien auf dem Sitz, etc.. Dementsprechend ist die Auswertung der Wertematrix – je nach Anzahl der Sensorelemente – relativ aufwendig. Außerdem ist bei dem bekannten Insassenklassifizierungssystem für jeden Sitz, der mit einer Sensormatte ausgestattet ist, auch ein eigenes Steuergerät als Auswerteeinheit vorgesehen, das ebenfalls im Sitz verbaut ist.

Vorteile der Erfindung

[0006] Mit der vorliegenden Erfindung wird vorgeschlagen, eine Vorrichtung der eingangs genannten Art so auszugestalten und weiterzubilden, dass die von der Sensoranordnung erfasste Druckverteilung zuverlässig aber mit relativ geringem Aufwand ausgewertet werden kann.

[0007] Dies wird erfindungsgemäß dadurch erreicht, dass

die Sensoren der Sensoranordnung in Sensorgruppen zusammengefasst sind, so dass die Auswerteeinheit lediglich einen Messwert pro Sensorgruppe auswertet.

[0008] Erfindungsgemäß ist erkannt worden, dass eine detaillierte Auswertung der Druckverteilung nicht unbedingt erforderlich ist, um das Gewicht einer Person zuverlässig zu klassifizieren, wenn von einem bestimmungsgemäßen Gebrauch des Sitzes ausgegangen werden kann und die Sitzposition mit tolerierbaren Abweichungen bekannt ist.

[0009] So stellt beispielsweise die Gewichtsklassifizierung auf der Beifahrerseite wesentlich höhere Anforderungen an die Auswertung der Druckverteilung im Sitz als die Gewichtsklassifizierung auf der Fahrerseite, da sich die Sitzposition des Fahrers während der Fahrt allenfalls geringfügig ändert und ein Fehlgebrauch des Fahrersitzes ausgeschlossen werden kann, genauso wie das Vorhandensein eines Kindersitzes auf dem Fahrersitz. Insofern kann die Fahrerseite mit einem gegenüber der Beifahrerseite reduzierten System zur Gewichtsklassifizierung ausgestattet werden.

[0010] Erfindungsgemäß ist ferner erkannt worden, dass unter den voranstehend beschriebenen Voraussetzungen, also bei bestimmungsgemäßen Gebrauch des Sitzes und Kenntnis der Sitzposition, die Messwerte mehrerer Sensoren zu einem Messwert zusammengefasst werden können, der dann von der Auswerteeinheit ausgewertet wird. Dadurch lässt sich der Aufwand für die Auswertung wesentlich reduzieren. Wenn beim Zusammenfassen der Sensoren zu Sensorgruppen die Kenntnis der Sitzposition berücksichtigt worden ist, muss sich dieses Zusammenfassen und der dadurch bedingte Informationsverlust auch nicht nachteilig auf die Qualität der Klassifizierung auswirken.

[0011] Grundsätzlich gibt es unterschiedliche Möglichkeiten für die Realisierung der erfindungsgemäßen Vorrichtung und insbesondere für das Zusammenfassen der Sensoren zu Sensorgruppen.

[0012] Da alle Sensoren der Sensoranordnung in einem Sitz verbaut sind, können die Sensoren in einfacher Weise schaltungstechnisch in Sensorgruppen zusammengefasst werden. Dazu können die Sensoren einer Sensorgruppe beispielsweise parallel geschaltet werden. Bei einer schaltungstechnischen Zusammenfassung der Sensoren wird der Auswerteeinheit lediglich ein Messwert pro Sensorgruppe zugeleitet. Diese Variante erweist sich insbesondere dann als vorteilhaft, wenn sich die Auswerteeinheit nicht in dem Sitz befindet, in dem die Sensoranordnung verbaut ist. Entsprechend der reduzierten Anzahl der auszuwertenden und damit an die Auswerteeinheit zu übertragenden Messwerte sind hier nur relativ wenige Leitungen für die Übertragung der Messwerte an die Auswerteeinheit erforderlich. Eine solchermaßen realisierte erfindungsgemäße Vorrichtung kann beispielsweise vorteilhaft auf der Fahrerseite eines Kraftfahrzeugs eingesetzt werden, dessen Beifahrersitz mit einem Insassenklassifizierungssystem ausgestattet ist, wie es voranstehend als Stand der Technik beschrieben worden ist. Zur Auswertung der von den Sensorgruppen der erfindungsgemäßen Vorrichtung gelieferten Messwerte kann hier einfach die im Beifahrersitz verbaute Auswerteeinheit genutzt werden. Der Verzicht auf eine eigene Auswerteeinheit auf der Fahrerseite ist nicht zuletzt aus Kostengründen sinnvoll.

[0013] Neben einer schaltungstechnischen Verknüpfung der Sensoren zu Sensorgruppen können die Sensoren auch über eine Softwareverknüpfung ihrer Messwerte in Sensorgruppen zusammengefasst werden. Wesentlich ist, dass für die Ermittlung der Gewichtsklasse nur ein Messwert pro Sensorgruppe ausgewertet wird.

[0014] Auch die Sensorgruppen können im Rahmen der Erfindung grundsätzlich in unterschiedlicher Weise gebildet

werden.

[0015] Wenn die Sitzposition der zu klassifizierenden Person im wesentlichen bekannt ist, kann die Sitzfläche entsprechend der menschlichen Anatomie in Bereiche eingeteilt werden, die beim Sitzen mehr oder weniger stark belastet werden. Eine zuverlässige Gewichtsklassifizierung kann dann schon aufgrund einzelner Messwerte vorgenommen werden, die die jeweilige Druckbelastung in diesen definierten Bereichen repräsentativ wiedergeben. In einer vorteilhaften Variante der erfindungsgemäßen Vorrichtung werden daher jeweils die in definierten Bereichen der Sitzfläche angeordneten Sensoren zu einer Sensorgruppe zusammengefasst.

[0016] Außerdem ist beim Sitzen in der Regel mit einer Druckverteilung im Sitz zu rechnen, die symmetrisch zu der in Sitzrichtung orientierten Mittelachse der Sitzfläche ist. In einer vorteilhaften Variante der erfindungsgemäßen Vorrichtung sind die Sensoren deshalb symmetrisch zu der in Sitzrichtung orientierten Mittelachse der Sitzfläche angeordnet. Außerdem sind hier jeweils Sensoren zu einer Sensorgruppe zusammengefasst, die in zwei symmetrisch zur Mittelachse angeordneten Bereichen der Sitzfläche angeordnet sind.

[0017] Als besonders vorteilhaft im Hinblick auf eine einfache und zuverlässige Auswertung erweist sich die Anordnung der Sensoren in Spalten, die parallel zu der in Sitzrichtung orientierten Mittelachse der Sitzfläche ausgerichtet sind, wenn jeweils die Sensoren mindestens einer Spalte zu einer Sensorgruppe zusammengefasst sind bzw. die Sensoren von mindestens zwei symmetrisch zur Mittelachse angeordneten Spalten zu einer Sensorgruppe zusammengefasst sind.

[0018] Die Profilschwerpunkte einer 30 kg-Person liegen in einem Abstand von ca. 6 cm von der Mittelachse der Sitzfläche, während die Profilschwerpunkte einer 60 kg-Person in einem Abstand von ca. 9 cm von der Mittelachse liegen und die Profilschwerpunkte einer 90 kg-Person in einem Abstand von ca. 12 cm von der Mittelachse. Bei entsprechender Einteilung der Gewichtsklassen erweist es sich daher als vorteilhaft, wenn die Sensoranordnung im Abstand von 6 cm, 9 cm und 12 cm von der Mittelachse der Sitzfläche in Spalten angeordnete und zu Sensorgruppen zusammengefasste Sensoren umfasst.

Zeichnungen

[0019] Wie bereits voranstehend ausführlich erörtert, gibt es unterschiedliche Möglichkeiten, die Lehre der vorliegenden Erfindung in vorteilhafter Weise auszugestalten und weiterzubilden. Dazu wird einerseits auf die dem Patentanspruch 1 nachgeordneten Patentansprüche und andererseits auf die nachfolgende Beschreibung eines Ausführungsbeispiels der Erfindung anhand der Zeichnungen verwiesen.

[0020] Fig. 1 zeigt schematisch die Sensoranordnung einer erfindungsgemäßen Vorrichtung zur Gewichtsklassifizierung von Personen.

[0021] Die Fig. 2a bis 2c zeigen die von einer erfindungsgemäßen Vorrichtung gelieferten Messwerte für eine Person unter 60 kg (Fig. 2a), eine Person mit 60 kg (Fig. 2b) und eine Person über 60 kg (Fig. 2c).

Beschreibung des Ausführungsbeispiels

[0022] Mit der nachfolgend beschriebenen Variante einer erfindungsgemäßen Vorrichtung wird lediglich eine Schwelle zur Gewichtsklassifizierung dargestellt, nämlich die 60 kg-Schwelle, um das der Erfindung zugrunde liegende Prinzip zu erläutern. Selbstverständlich können im Rahmen der Erfindung auch Vorrichtungen realisiert wer-

den, mit denen eine differenziertere Gewichtsklassifizierung von Personen vorgenommen werden kann.

[0023] Die hier in Rede stehende Vorrichtung soll zur Insassenklassifizierung in einem Kraftfahrzeug auf der Fahrerseite eingesetzt werden, so dass einem Fahrer, der weniger als 60 kg wiegt, eine andere Airbagstufe zugeordnet werden kann als einem Fahrer, der mehr als 60 kg wiegt.

[0024] Dazu ist eine Sensoranordnung 1 in Form einer Sensormatte mit druckempfindlichen Sensoren 2 im Fahrersitz des Kraftfahrzeugs verbaut. Die Sensoranordnung 1 ist schematisch in Fig. 1 dargestellt. Des Weiteren umfasst die erfindungsgemäße Vorrichtung eine hier nicht dargestellte Auswerteeinheit. Dabei kann es sich um ein ebenfalls im Fahrersitz verbautes Steuergerät handeln oder auch um ein an anderer Stelle im Fahrzeuginnenraum angeordnetes Steuergerät.

[0025] Oftmals ist nicht nur die Fahrerseite sondern auch die Beifahrerseite mit einem Insassenklassifizierungssystem ausgestattet. Die Beifahrerseite stellt hinsichtlich Abweichungen von der normalen Sitzposition, wie z. B. schräges Sitzen, und dem wichtigen Punkt, Kinder und auch Kindersitze zu erkennen und zu beurteilen, eine größere Herausforderung dar, als dies bei der Fahrerseite der Fall ist. Deshalb umfassen Insassenklassifizierungssysteme für die Beifahrerseite in der Regel nicht nur eine im Beifahrersitz verbaute Sensoranordnung sondern auch ein im Beifahrersitz verbautes Steuergerät zur Auswertung der erfassten Messwerte. In einer besonders vorteilhaften, weil kostengünstigen, Variante erfolgt auch die Auswertung der Messwerte, die auf der Fahrerseite mit Hilfe einer erfindungsgemäßen Vorrichtung gewonnen wurden, durch das im Beifahrersitz verbaute Steuergerät.

[0026] Erfindungsgemäß sind die Sensoren 2 in Sensorgruppen zusammengefasst, so dass die Auswerteeinheit lediglich einen Messwert pro Sensorgruppe auswertet. Aufgrund der reduzierten Anzahl von auszuwertenden Messwerten vereinfacht sich die Auswertung.

[0027] In dem hier dargestellten Ausführungsbeispiel sind die Sensoren 2 der Sensoranordnung 1 schaltungstechnisch in Sensorgruppen zusammengefasst, indem jeweils die Sensoren 2 einer Sensorgruppe parallel geschaltet sind. Der Auswerteeinheit wird hier also auch nur ein Messwert pro Sensorgruppe zugeleitet, so dass nur vergleichsweise wenige Leitungen für die Übermittlung der Messwerte zur Auswerteeinheit erforderlich sind.

[0028] Jeweils acht Sensoren 2 sind in Spalten 3 bis 8 angeordnet, die parallel zu der in Sitzrichtung orientierten Mittelachse der Sitzfläche ausgerichtet sind. Die Spalten 3 bis 8 sind außerdem symmetrisch zur Mittelachse der Sitzfläche angeordnet, und zwar in einem Abstand von 6 cm, 9 cm und 12 cm von der Mittelachse. Diese Werte entsprechen den durchschnittlichen Profilschwerpunkten für eine 30 kg-Person, eine 60 kg-Person und eine 90 kg-Person. Bei der in Fig. 1 dargestellten Sensoranordnung 1 sind jeweils die Sensoren von zwei symmetrisch zur Mittelachse angeordneten Spalten zu einer Sensorgruppe zusammengefasst. Dementsprechend bilden die Sensoren der Spalten 3 und 8 sowie die Sensoren der Spalten 4 und 7 und die Sensoren der Spalten 5 und 6 jeweils eine Sensorgruppe mit sechzehn parallel geschalteten Sensoren.

[0029] Wenn nun eine Person auf dem mit der hier dargestellten Sensoranordnung 1 ausgestatteten Sitz Platz nimmt, dann werden die einzelnen Sensoren 2 je nach Gewicht, Hüftknochenabstand und Ausdehnung der betreffenden Person unterschiedlich stark beaufschlagt. Durch Auslesen der drei von der Sensoranordnung 1 gelieferten Messwerte lassen sich Aussagen über die jeweiligen Profileigenschaften treffen. Durch die symmetrische Verschaltung der Sensoren

in den einzelnen Sensorgruppen werden Schwankungen der Sitzposition um den mittleren Bereich der Sitzfläche ausgeglichen.

[0030] Die als Fig. 2a bis 2c wiedergegebenen Diagramme wurden mit einer Sensormatte, wie sie in Fig. 1 dargestellt ist, für eine Person unter 60 kg, eine Person mit 60 kg und eine Person über 60 kg aufgenommen. Die Sensormatte umfasste insgesamt 108 Sensoren, die in neun Zeilen und zwölf Spalten angeordnet waren. Die Sensoren der symmetrisch zur Mittelachse der Sitzfläche angeordneten Spalten wurden hier rechnerisch parallel geschaltet.

[0031] In den Diagrammen – Fig. 2a, Fig. 2b und Fig. 2c – sind an den x-Stellen 3 bis 6 die Messwerte für jeweils zwei zu einer Sensorgruppe zusammengefasste Spalten der Sensormatte im Abstand von 12 cm, 9 cm, 6 cm und 3 cm von der Mittelachse der Sitzfläche dargestellt und an den x-Stellen 7 bis 10 dieselben Messwerte in umgekehrter Reihenfolge. Diese Darstellung soll die symmetrische Druckverteilung in der Sitzfläche veranschaulichen. Auf der y-Achse der Diagramme sind Widerstandswerte in Ohm aufgetragen, die die Messwerte der einzelnen Sensorgruppen der Sensormatte darstellen.

[0032] Die Diagramme – Fig. 2a bis Fig. 2c – lassen eine Systematik erkennen, aufgrund derer sich den einzelnen Personen eine Gewichtsklasse zuordnen lässt. Schwerere Personen üben eine stärkere Belastung auf die äußeren Sensorspalten aus, während leichtere Personen mehr Kraft auf den inneren Bereich der Sitzfläche ausüben. Dies ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, dass Personen mit größerem Gewicht im Rahmen der statistischen Variationen in der Bevölkerung auch einen größeren Hüftknochenabstand haben, was als Klassifizierungsmerkmal genutzt werden kann. Durch eine Verhältnisbetrachtung der einzelnen Messwerte zueinander kann eine Klassifizierung vorgenommen werden, wobei Beeinflussungen durch eine variierende Druckverteilung, beispielsweise beim Vorlehnen oder Abstützen mit den Beinen, und durch Temperaturschwankungen ausgleichbar sind.

Patentansprüche

40

1. Vorrichtung zur Gewichtsklassifizierung von Personen, insbesondere zur Insassenklassifizierung in einem Kraftfahrzeug, mit einer Sensoranordnung (1), die in einem Sitz für die zu klassifizierende Person verbaut ist, wobei die Sensoren (2) der Sensoranordnung (1) druckempfindlich sind, und mit einer Auswerteeinheit, **dadurch gekennzeichnet**, dass die Sensoren (2) in Sensorgruppen zusammengefasst sind, so dass die Auswerteeinheit lediglich einen Messwert pro Sensorgruppe auswertet.
2. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Sensoren (2) schaltungstechnisch in Sensorgruppen zusammengefasst sind, so dass der Auswerteeinheit lediglich ein Messwert pro Sensorgruppe zugeleitet wird.
3. Vorrichtung nach Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass die Sensoren (2) einer Sensorgruppe parallel geschaltet sind.
4. Vorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Sensoren über eine Softwareverknüpfung ihrer Messwerte in Sensorgruppen zusammengefasst sind.
5. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, dass jeweils die in definierten Bereichen der Sitzfläche angeordneten Sensoren (2) zu

65

einer Sensorgruppe zusammengefasst sind.

6. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, dass die Sensoren (2) symmetrisch zu der in Sitzrichtung orientierten Mittelachse der Sitzfläche angeordnet sind und dass jeweils die Sensoren (2) zu einer Sensorgruppe zusammengefasst sind, die in zwei symmetrisch zur Mittelachse angeordneten Bereichen der Sitzfläche angeordnet sind.

7. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 1 bis 6, dadurch gekennzeichnet, dass die Sensoren (2) in Spalten (3 bis 8) angeordnet sind, die parallel zu der in Sitzrichtung orientierten Mittelachse der Sitzfläche ausgerichtet sind und dass jeweils die Sensoren (2) mindestens einer Spalte (3, 8; 4, 7; 5, 6) zu einer Sensorgruppe zusammengefasst sind.

8. Vorrichtung nach Anspruch 7, dadurch gekennzeichnet, dass die Spalten (3 bis 8) symmetrisch zur Mittelachse der Sitzfläche angeordnet sind und dass Spalten (3 bis 8) im Abstand von 6 cm, 9 cm und 12 cm von der Mittelachse vorgesehen sind.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

- Leerseite -

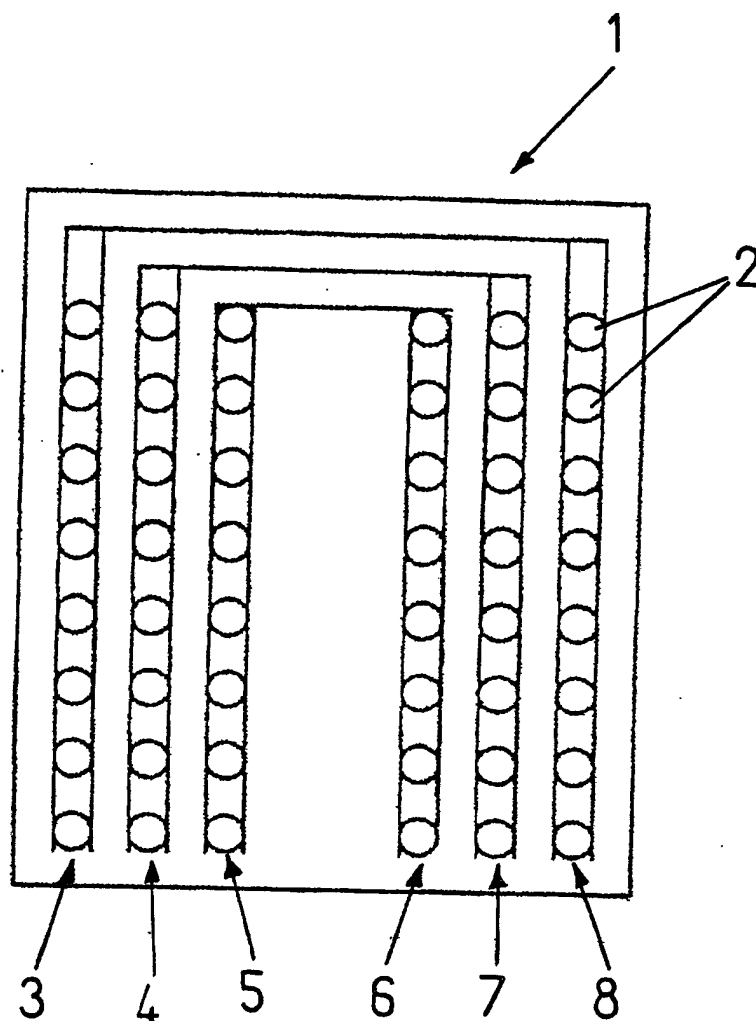


Fig. 1

Fig. 2a

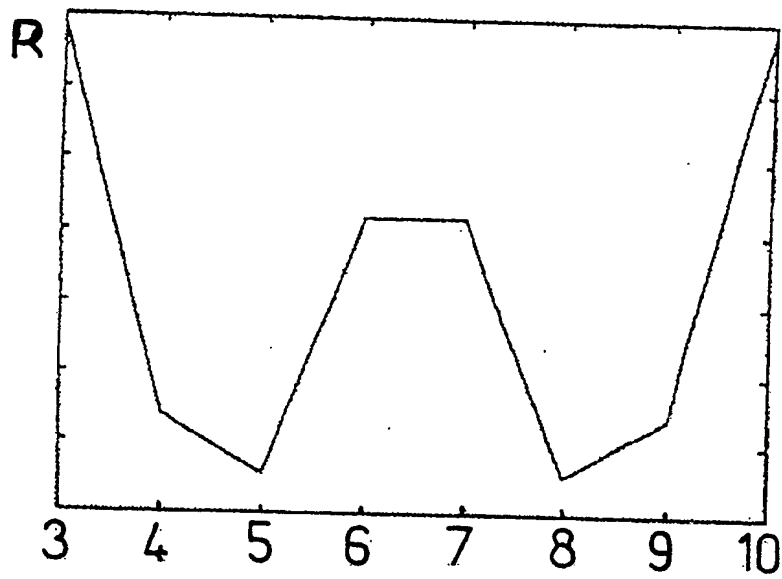


Fig. 2b

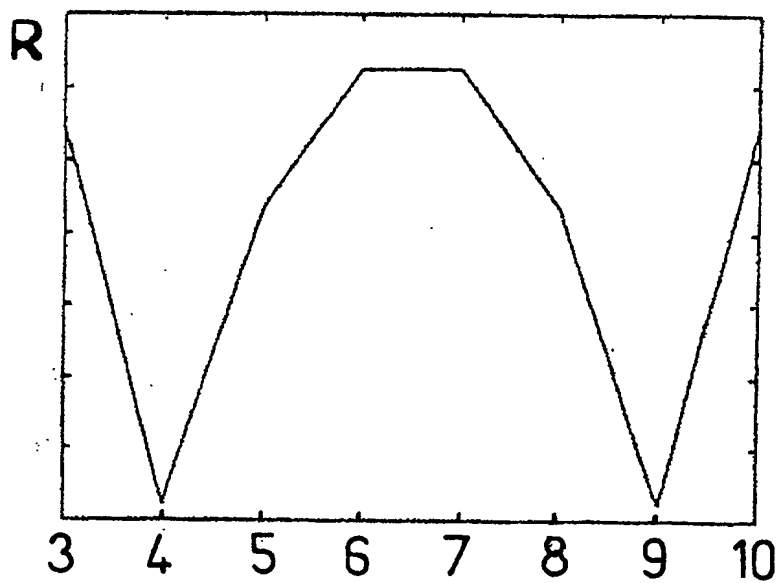
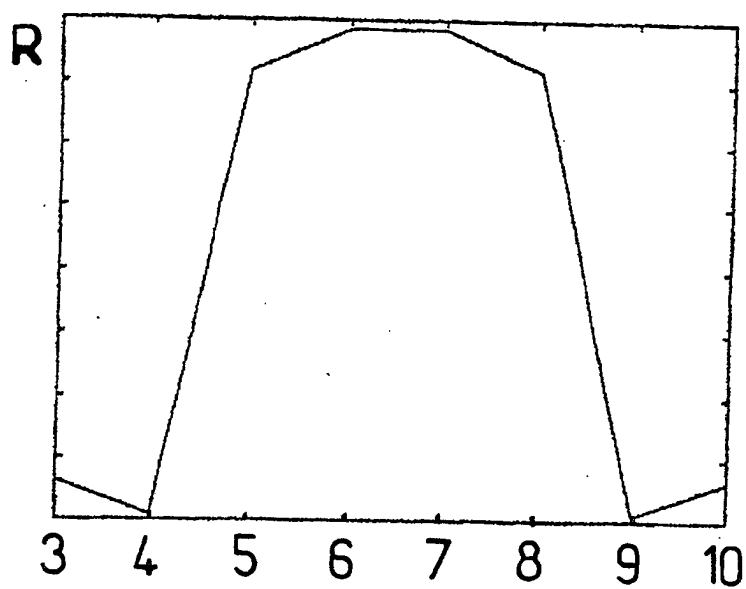


Fig. 2c



Device for weight classification of persons, especially motor vehicle seat occupants has an array of seat pressure sensors that are joined into groups**Publication number:** DE10143326**Publication date:** 2003-03-27**Inventor:** NITSCHKE WERNER (DE); DROBNY WOLFGANG (DE); GIESEL RUEDIGER (DE); TRUCKENBRODT SVEN (DE); WOLF RENE (DE); MAIER HERMANN (DE); MARCHTHALER REINER (DE)**Applicant:** BOSCH GMBH ROBERT (DE)**Classification:****- international:** *B60P5/00; B60R21/01; G06K9/00; B60P5/00; B60R21/01; G06K9/00; (IPC1-7): G01G19/44; B60P5/00; G01G19/08***- european:** B60R21/015; G06K9/00H**Application number:** DE20011043326 20010905**Priority number(s):** DE20011043326 20010905**Also published as:**

WO03026934 (A)

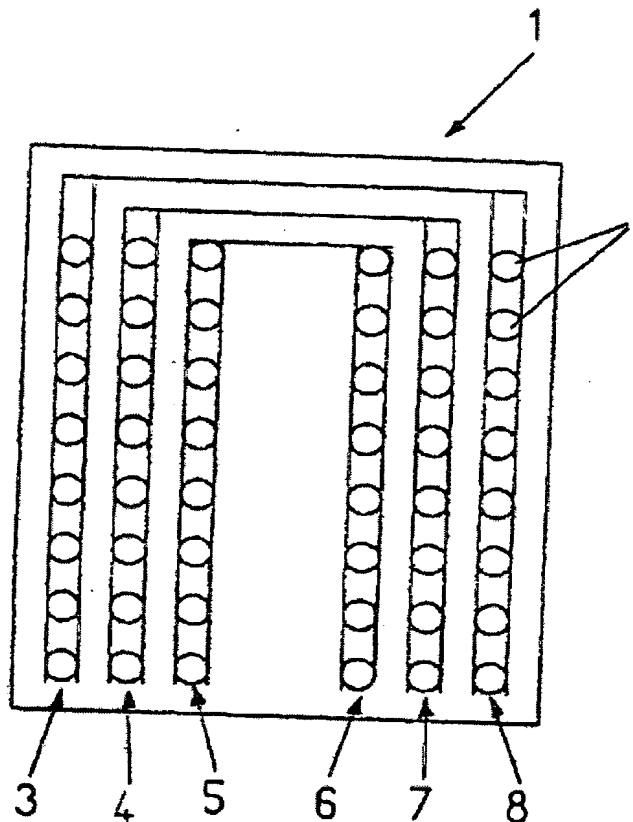
EP1427611 (A1)

EP1427611 (A0)

EP1427611 (B1)

[Report a data error here](#)**Abstract of DE10143326**

Device comprises a sensor arrangement (1) built into a seat. The pressure sensitive sensors (2) of the sensor arrangement are combined in sensor groups so that an evaluation unit only determines a measurement value for each sensor group.

Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

THIS PAGE BLANK (USPTO)

Docket # 2003P18854

Applic. # _____

Applicant: Karges, et al.

Lerner Greenberg Sterner LLP

Post Office Box 2480

Hollywood, FL 33022-2480

Tel: (954) 925-1100 Fax: (954) 925-1101